

النقل والتنقل في المغرب خلال العصر الوسيط⁽¹⁾

محمد حجاج الطويل

Mohamed HAJJAJ TOUIL

نوقشت هذه الأطروحة برحاب كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط بتاريخ 06/02/1998، وتتكون من أربعة أبواب ومقدمة وخاتمة، ولائحة بيليوغرافية ومجموعة من الجداول والخرائط والبيانات والرسوم. تناول الباحث في الباب الأول المعطيات الطبيعية والبشرية في فصلين مستقلين، انطلاقاً من المصادر، وحاول الاحتفاظ بالمصطلحات والأسماء، كما وردت فيها، وأبرز، بشكل خاص، المميزات الطبيعية التي جعلت المغرب أكثر بلاد الغرب الإسلامي تقدماً في الكثير من الميادين ومنها ميدان المواصلات، وبخاصة المواصلات البحرية والقوة البحرية خلال العصر الوسيط الأوسط. وبين، بصفة ملموسة، مدى قدرة الإنسان المغربي على التلاؤم مع بيئته الطبيعية وقدرته على تجاوز معوقاتهما، فركز، كمثال فقط، على كثرة تنقل المغاربة، جماعات وأفراداً، بين مختلف جهات المغرب وبين المغرب والخارج، فلم تقف السلاسل الجبلية حاجزاً في وجوههم، وخلص إلى أن الإنسان المغربي تحكمت في تطوره وجموده، خلال العصر الوسيط، العوامل البشرية - سياسية واجتماعية - أكثر من العوامل الطبيعية، إذ إن الاستقرار السياسي والاجتماعي وسيادة الأمن لعبا دوراً أكبر في توجه الإنسان نحو مجاله واستغلاله بكيفية متطورة وجعلته قادراً على التوسع في علاقته التجارية وتنقله بين مختلف جهات البلاد والمناطق المجاورة، بينما على العكس من ذلك، كان انعدام الأمن والاستقرار السياسي، يجعله ينكمش على نفسه وينقلص مجاله ونشاطه لينحصر في إطار القبيلة أو القرية.

¹ - أعد التقرير لنشر: محمد استيتو، نقلاً عن الأصل الذي تلاه الباحث أمام لجنة المناقشة.

وفي الباب الثاني، المخصص للنقل البري، تعرض الباحث في فصوله الثلاثة للبنية التحتية للنقل البري والعوامل التي ساهمت في تطور هذا النقل وجمود مختلف مكوناته وعناصره، فمن العوامل الطبيعية لاحظ مدى جمود وسائل عبور الأودية والأنهار، وبين أن التطور الحاصل في هذا الميدان لم يكن شاملا ولا متصلا، بل كان تجربة معزولة في الزمان والمكان، مثل "الزنبيل" أو العبارة المعلقة، والعبور على الرقاق المنفوخة. أما أكثر العبور، فكان يتم عن طريق المخاضات والمجازات والمشارع، وأكثره تطورا كان عن طريق القناطر والجسور، لكن هذه الوسيلة كانت أقل انتشارا.

وتطرق الباحث، بالمناسبة، إلى ما يكتنف الإشارات والنصوص عن الجسور والقناطر من غموض والتباس، فحاول إجلاء هذا الغموض والخروج ببعض الاستنتاجات، منها أن القناطر غير الجسور، وأن قلة انتشار هذه الوسيلة يعود إلى أسباب بشرية أكثر منها تقنية، إذ إن أول ما يتصدى له المتحاربون هو تحطيم القناطر والجسور والتحصن وراء الأنهار. وفي ما يتعلق بالطرق تم الوقوف عند تهجم بعض الدراسات والكتابات الأجنبية على الحضارة العربية الإسلامية عموما والمغرب خاصة واتهام المغاربة بجهلهم للطرق وعدم اهتمامهم بتحديثها وتجهيزها وتعييدها، فنوقش الموضوع ودحضت هذه الآراء بأدلة وبيانات من الشريعة الإسلامية. ومع ذلك كان لابد من الوقوف عند موضوع الطرق مطولا ليبين الباحث اختلاف اهتمام الدول والملوك بها وبضبطها وتحديد معالمها وتمييزها عن الأراضي المحيطة بها، ولو حظ، بصفة عامة، الضعف الحاصل على المستوى التقني. أما على المستوى الأمني وعلى مستوى الاستعمال والاستغلال فإن الطرق كانت من الأولويات في سياسة الدول المتعاقبة على حكم المغرب وفي سياسة كل أمير أو ملك، حتى إن أول ما يقوم به، عند توليه السلطة: "تمهيد السبيل وإقامة الدليل"، على حد تعبير المصادر.

وصنف الباحث الطرق إلى ثلاثة أنواع:

- المسالك، وهي "الطرق الكبرى".

- السبل، وهي "الطرق الثانوية".

- الممرات، وهي "الطرق الثلاثية".

وأوضح أن هذا التصنيف ليس اعتباطيا، وإنما هو مستمد من المصادر

وموثق.

وتطرق الباحث، في جانب آخر من الحديث عن البنيات التحتية للنقل، إلى الدواب، وخلص إلى بعض النتائج، منها: إن النقل البري ارتبط

ارتباطا كلياً بوفرة الدواب أو قلتها. وارتبطت الوفرة بالفلاحة وتطورها، وهذه مرتبطة بالاستقرار السياسي والأمن الاجتماعي. ومن جهة ثانية تم ترتيب الدواب ومواشي النقل حسب أهميتها في الفترة الوسيطة، وحسب عددها وقيمتها التجارية والمردودية واستغلالها، ولوحظ على الترتيب أن الفرس كان في المقدمة، رغم تغير المعطيات وتراجع أهميته في النقل والحروب. وظل الجمل، بالرغم من ظهور وسائل جديدة للنقل والتنقل، محتفظاً بقيمته وأهميته أدواره، لكن في منطقة محدودة جداً، هي المنطقة الصحراوية، وذلك عكس ما كان عليه في العصر الوسيط. وتليه، في القيمة والأهمية قديماً وحديثاً، البغال، لكن مجالها، وإلى اليوم، هو المناطق الجبلية. وتأتي الحمير في الرتبة الأخيرة، رغم أهميتها من حيث الاستغلال والانتشار واستعمالها في كل زمان ومكان. أما استغلال الأبقار في النقل فتكاد الإشارات عنه تتعذر، رغم أن الأبقار كانت مستعملة في هذا الميدان في الأندلس وفي مناطق أخرى مجاورة للمغرب.

وطرح الباحث، في الفصل الثاني من الباب المخصص للنقل البري، إشكالية النقل على العربات، وناقش مختلف جوانبها ووضع تصورا واستنتاجا عن اختفاء العربات من المغرب في بداية العصر الوسيط وعن عدم ظهورها في عصر الازدهار الموحد وتأخر بداية ظهورها، وعودة ظهور العجلة إلى أواخر العصر المريني.

وتناول الباحث، في العنصر الثالث من الفصل الثاني، عملية تجهيز الطرق وما يتعلق بها من تحديد قانوني وشرعي، ووقف مطولا عند أهم تجهيز وهو الدليل والتكشيف، لأن دورهما بالغ الأهمية في قيادة القوافل والركبان والمسافرين وإرشادهم. وبين أهمية المنازل والمحطات والرتب التي جهزت بها الطرق في فترات الاستقرار وقوة المخزن، وعرض للتحامل الذي صبه الأجانب على الحضارة العربية الإسلامية بخصوص تجهيز الطرق وعدم ضبط المسافات ووحدتها قياسها، وعدم إعطاء القيمة للزمن وتقسيماته، ودحض هذا التحامل في نقاش مقتضب.

وعالج في الفصل الثالث موضوعاً يعتقد أنه ما زال في حاجة إلى مزيد من البحث والدرس والتقيب والتتبع على مستوى الكثير من التخصصات، تاريخية واجتماعية وأنتربولوجية وغيرها، ويتعلق الأمر بأدوات نقل المواد والأشخاص. لذلك قام الباحث في هذا الفصل بعملية جرد للكثير من الأسماء والمصطلحات، وصنف تلك المواد، حسب مادة صنعها إلى مواد خشبية ومواد فخارية ومواد نسيجية وليفية، ومواد معدنية. وحاول التدقيق، ما أمكن،

في حصر الأنواع ووظائفها وتأثير ذلك على النقل والتنقل وأثر ذلك في السوق والمجتمع.

وخصص الباب الثالث للنقل البحري والنهري، وقسمه إلى ثلاثة فصول ضمت عدة عناصر، منها: المراسي وأنواعها، والملاحة البحرية، والمراكب وأصنافها وأنواعها. وضمن فصل التنقل البحري مجموعة من العناصر، منها: الطرق البحرية، والصراعات البحرية، وانقلاب موازين القوى، وخصص الفصل الأخير للحديث عن الملاحة النهرية.

وإلى جانب التوثيق المتمثل في الجداول والخرائط، عرض الباحث، بإيجاز، لبداية الملاحة عند الإنسان وناقش البداية الفعلية للملاحة في المغرب ولاسيما على المستوى البحري المتقدم الذي بلغته البلاد في العصر الموحد، وخلص إلى أن ازدهار الملاحة وضعفها كان له ارتباط وثيق بمسألة الأمن والاستقرار وقوة المخزن، وأساسا بالمواد الأولية، من أخشاب وحديد ومسامير، وحبال ودهون وغيرها، وأيضا الأطر والملاحين، ووقف مطولا عند إشكالية ما تزال - في تقديره - في حاجة إلى مزيد من البحث، وتتعلق بالفترة الفريدة من تاريخ المغرب والتي أصبح فيها قوة بحرية ضاربة في غرب البحر المتوسط، وعن الفترة الموحدية. وتساءل هل هي الصدفة أم حادث سير غير عادي، كما يقول بذلك الكثير من الدارسين الأجانب؟ ثم لماذا كان هذا "الحادث" في العهد الموحد وليس قبله ولا بعده؟

وقد حاول الباحث، عند مناقشته للإشكالية، التركيز على الشروط المشار إليها أعلاه فوجدها متوفرة في هذا العهد، وهي شروط محلية مع الاستعانة، لسد النقص في بعض الجوانب، بالخبرة الأجنبية، وخلص من المناقشة إلى بعض الاستنتاجات الأولية، منها: إن القوة الموحدية البحرية وغير البحرية مردها بالأساس إلى قدرات الإنسان المغربي، والذي لعب فيه العنصر المصمودي دور القيادة في هذه الفترة، إذ لأول مرة في تاريخ المغرب تم توحيد البلاد تحت حكم أهلها، وقد صاغ النتيجة المتوصل إليها على شكل معادلة:

العنصر المصمودي (مصامدة السهل ومصامدة الجبل).

+ المذهب الموحد (مذهب انتقائي مركب من عدد من المذاهب الإسلامية "متشدد").

+ المجال المغربي المتميز بطبيعة ملائمة وملاءمة مناخه للنشاط البشري.

= التفوق الموحد على أكثر من مستوى.

وفي تفاصيل العناصر المرتبطة بالملاحة، بين دور سكان السواحل عامة والمصامدة خاصة في تكوين الأطر البحرية الأولى للموحدين، والذين اكتسبوا خبرتها ومعارفها وتقاليدها من طول الاستقرار ومن الكيانات السياسية المحلية الأولى، ولاسيما إمارة برغواطة البحرية في مدينتي سبتة وطنجة وجبال غمارة، وإمارة برغواطة تامسنا.

وحاول الباحث، في الجانب المتعلق بالصراعات البحرية وتحرك السفن، تتبع المعارك البحرية والهجمات على السواحل والمدن الساحلية بالجرد والتوطين والتحقيب ليصل إلى بداية انقلاب موازين القوى على ضفتي البحر المتوسط، والذي تسبب فيه جمود البنيات التحتية البحرية في المغرب وبداية تلاشي الشروط التي أعطت التفوق والتطور، فكانت الهجمات الأولى على السواحل المغربية المنفرقة في الزمان والمكان لجس نبض المغاربة وللإطلاع على الواقع، وفي مرحلة ثانية كانت الهجمات الحاسمة التي انتهت بالقضاء على البحرية المغربية بجميع أنواعها (الحربية والتجارية والصيد)، وأصبح المغرب، منذ العهد المريني الأول، تابعا في بحريته للأجانب، لا سيما الدويلات الإيبالية، فحتى تنقلات المخزن أصبحت تعتمد على مراكب الأجانب إما شراء أو كراء، وغالبا ما كانت بالكراء.

وتم التطرق، في الفصل الثالث المخصص للملاحة النهرية، للأنهار الصالحة للملاحة كلا أو جزءا، سواء منها الأنهار التي تصب في المحيط أو تلك التي تصب في البحر المتوسط، ووقف الباحث عند النصوص والإشارات القليلة الواردة عنها في المصادر، وقارن وضعيتها الحالية بما كانت عليه في العصر الوسيط، فلم يجد كبير اختلاف على المستوى الهيدروغرافي والنيوي، لكنه لاحظ أن النقل النهري (أو المائي البري) عموما، لم يحظ باهتمام الناس حتى في الأنهار الملائمة مثل نهر سبو، ووادي سفد (لكوس)، ووادي وانسيفن (أم الربيع)، وفي بعض البحيرات التي كانت نشيطة في ميدان النقل في العصر الوسيط الأعلى وكذا بعض مصبات الأنهار الصالحة للملاحة إلى عمق كبير داخل اليابسة.

ووضع الباب الرابع تحت عنوان: التنقل، ويضم أربعة فصول اهتمت بالتنقل وأنواعه: التنقل الجماعي، التنقل الفردي وأسبابه، التنقل العادي والتنقل الاضطرابي. وتتبع الباحث ذلك من خلال ما وفرته المصادر جردا وتصنيفا، وعرض في العنصر الرابع من الفصل الثالث لموضوع ما يزال - في اعتقاده - في حاجة إلى المزيد من البحث والدرس والتتبع على المستويات التاريخية والاجتماعية، وهو موضوع الإيواء، فمؤسساته في المغرب كانت

متعددة، منها: الرباطات - الزوايا، والفنادق، والمارستانات، والمساجد، وأيضا أريحية السكان التي يمكن ملامستها حتى الآن من كرم الضيافة، وإلى وقت قريب كانت دعوة "ضيف الله" عادية عند المغاربة، وما تزال المنازل المغربية تضم مكانا خاصا بالضيوف يعتبر أحسن مكان في المنزل ويحظى بكل عناية. وناقش الباحث، على هامش استعراض أنواع محلات الإيواء، الخلط الذي يقع فيه الدارسون بين الحانات في المشرق والرباطات في المغرب.

واستعرض، في عنصر أنواع التنقل وأشكاله، التنقل الجماعي (القوافل، الركب، المحلة) وبين الاختلاف بين هذه الأشكال ومكوناتها وتنظيمها وتأطيرها وسيرها، ووقف في النقل الفردي مطولا عند البريد (أصوله وتطوره)، وعند الرسل، وتوصل إلى نتيجة أساسية في المغرب الوسيط، هي أن البريد لم يكن مؤسسة عمومية، بل كان وظيفة مخزنية خاصة. واستعرض، في ختام هذا الباب، التنقل داخل المدن وخارجها وعلاقة المدن بالمناطق المجاورة، وكيفية تنظيم ذلك، والتحكم فيه بواسطة الأبواب ومجموعة من القوانين والأعراف التي يسهر على تنفيذها المحتسب وصاحب الشرطة والبوابون وغيرهم.

وأشار الباحث في الأخير إلى أن على قارئ هذا البحث أن يلمس الجهد والاجتهاد المبذولين فيه، وإلى أن هذا العمل ليس إلا البداية، فما طرحه من إشكاليات وما بوبه من فصول وما عرض له من عناصر يحتاج إلى أكثر من بحث وباحث، وإلى إمكانات ووسائل تتجاوز إمكانية الفرد الواحد وقدرات الشخص مهما بلغت من جدية وتجلد، فموضوع النقل والتنقل بتشعباته المتعددة في حاجة إلى فرق متكاملة من الباحثين.